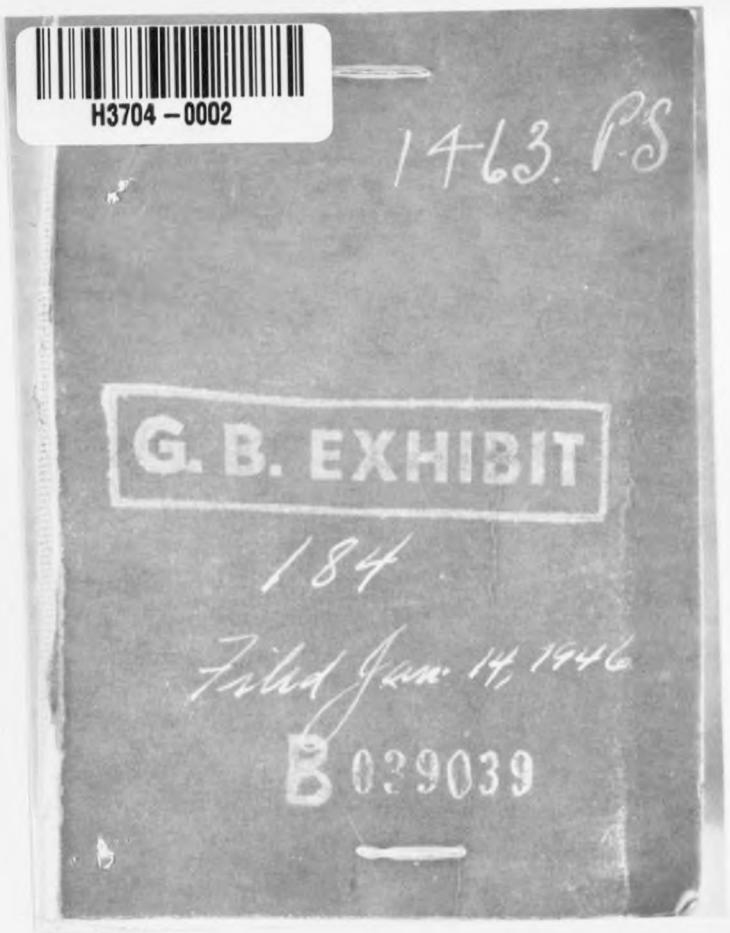
IMT Nuremberg Archives

H – 3704

International Court of Justice


H3704 – 0002
1463-PS
G. B. EXHIBIT
184
Filed Jun. 14, 1946
B 039039

H3704 – 0003

Anschriften und Fernsprechanschlüsse

Name	Wohnung oder Feldpost-Nr.	Fernruf

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Karl Dönitz

„Dieser Krieg ist ein Seekrieg und wird zur See entschieden."
Großadmiral Dönitz

Großadmiral Karl Dönitz wurde am 16. September 1891 in Berlin-Grünau als Sohn eines Ingenieurs geboren. Er besuchte Schulen in Berlin, Jena und Weimar und trat am 1. April 1910 als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein, wo er am 27. September 1913 zum Leutnant zur See befördert wurde. Als Fähnrich zur See war er am 1. Oktober 1912 auf den Kleinen Kreuzer „Breslau" kommandiert worden, wo er im August 1914 den Ausbruch des ersten Weltkrieges im Mittelmeer erlebte. Seine Fahrten auf diesem Kreuzer, der späteren „Midilli" der türkischen Marine, beschrieb der jetzige Großadmiral als Oberleutnant zur See in dem während des damaligen Krieges herausgekommenen kleinen Buch: „Die Fahrten der »Breslau« im Schwarzen Meer". Dönitz, der Dienst als Adjutant und Wachoffizier an Bord des Kreuzers tat, wurde am 7. Januar 1915 mit dem EK II ausgezeichnet. Vorübergehend Fliegerbeobachter vor den Dardanellen und anschließend Leiter einer Seefliegerabteilung in San Stefano, kehrte Dönitz, der am 5. Mai 1916 das EK I erhalten hatte, im Herbst 1916 nach Deutschland zurück.

Schon lange brannte der junge Offizier darauf, als U-Boot-Offizier verwandt zu werden. Dieser Wunsch des damaligen Oberleutnants zur See erfüllte sich, als er am 2. Dezember 1916 zur U-Boot-Schule kommandiert wurde. Dieser Tag stellte die entscheidende Wendung im Leben dieses für seine Waffe unermüdlich tätigen Seeoffiziers dar. Dönitz wurde zunächst Wachoffizier auf „U 39", dessen Kommandant, Kapitänleutnant Forstmann, einer der erfolgreichsten U-Boot-Offiziere des ersten Weltkrieges war. Von ungeheurem Schneid beseelt, war Forstmann ein Offizier, der angriffsfreudige und verantwortungsbewußte Kommandanten heranzubilden verstand. Dieses maßgebenden Einflusses seines ehemaligen Lehrmeisters gedenkt der bisherige Befehlshaber der Unterseeboote stets mit besonderer Dankbarkeit.

Nach einem Artillerielehrgang übernahm Dönitz am 1. März 1918 als Kommandant „UC 25" und später „UB 68". Mit

B 039042

H3704 – 0004

diesen Booten führte er im Atlantik und im Mittelmeer erfolgreich Handelskrieg. Kennzeichnend für die Art, in der Dönitz seine Boote zu führen pflegte, ist ein Ausspruch seiner damaligen Kriegskameraden: „Der Dönitz ist einmal torpediert worden, einmal gerammt und einmal abgesoffen." Sein Chef, ein junger Korvettenkapitän aus der U-Boot-Führung im Mittelmeer, sagte: „Wenn alle wie Dönitz fahren, haben wir bald kein heiles Boot mehr!" Und dann kriegte er den Hohenzollern! Letzterer Ausspruch bezog sich auf den schneidigen Einbruch des Dönitzschen Bootes „UC 25" in den Mittelmeerhafen Porto Augusta, wo der Kommandant nach Passieren einer dichten Minensperre in den schlauchähnlichen, navigatorisch besonders schwer anzusteuernden Hafen einlief und dort das an der Pier liegende wertvolle Werkstattschiff „Cyclop" durch Torpedotreffer versenkte. Der Satz, ebenso wie die Tat, der er galt, beleuchten klar, wofür man den jungen Kommandanten hielt: für einen Mann, der das einmal ins Auge gefaßte Ziel, den einmal angestrebten Erfolg eisern, zäh und unbeirrbar unter rücksichtslosem, draufgängerischem Einsatz von eigener Person, Besatzung und Material festhielt und erkämpfte.

Oberleutnant zur See Dönitz stellte sich nach dem ersten Weltkrieg dem Aufbau der durch das Versailler Diktat schmählich verstümmelten Kriegsmarine des Reiches zur Verfügung. Er bekleidete Stabsstellungen, übernahm im Kapp-Unternehmen die Führung des seeklar, aber kommandantenlos daliegenden Torpedobootes „B 5", war 3 Jahre Torpedobootskommandant, wurde Referent bei der Torpedoinspektion und arbeitete 3 Jahre verantwortlich in der Marineleitung. Nach einer einjährigen Fahrzeit als Navigationsoffizier auf dem Kleinen Kreuzer „Nymphe" wurde Dönitz für 2 Jahre Chef der ersten Halbflottille neuerbauter Torpedoboote der Reichsmarine. Im Herbst 1928 wurde Dönitz zum Korvettenkapitän befördert und erhielt nach verschiedenen Kursen und Waffenlehrgängen Anfang Oktober 1930 das Tätigkeitsgebiet des 1. Admiralstabsoffiziers der Marinestation der Nordsee in Wilhelmshaven übertragen. Hatte Korvettenkapitän Dönitz sich schon vorher laufend mit Gedanken, die den Neuaufbau der deutschen U-Boot-Flotte zum Ziele hatten, befaßt, so war ihm hier erstmalig die Gelegenheit gegeben, seine Erfahrungen und Anregungen in Form von Denkschriften maßgeblichen Persönlichkeiten und Vorgesetzten nahezubringen. In die-

B 039043

Großadmiral Karl Dönitz

H3704 – 0005

ser Zeit wurden bereits die organisatorischen Planungen und Voraussetzungen geschaffen, die den späteren schnellen Aufbau der neuen deutschen U-Boot-Waffe ermöglichten. Es folgten wiederum Lehrgänge und Berufsbelehrungsreisen, darunter eine mehrmonatige Reise nach Indien. Das Jahr 1934 sah Dönitz als Kommandanten des Leichten Kreuzers „Emden", der damals eine Reise in den Indischen Ozean ausführte.

Als Dönitz im Sommer 1935 von dieser Auslandsreise zurückkehrte, eröffnete der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine im Anschluß an die Schiffsbesichtigung in Wilhelmshaven dem Ueberraschten, daß er nunmehr als Führer der neu in Dienst gestellten U-Boote Chef der „U-Flottille Weddigen" sei. Von diesem 27. September 1935 ab begann, zunächst mit zwei 250-t-Booten, der rastlose Ausbau der neuen U-Boot-Waffe. Mit leidenschaftlicher Hingabe wandte sich der inzwischen zum Fregattenkapitän beförderte Offizier seiner neuen Aufgabe zu und war nach unermüdlicher Tag- und Nachtarbeit in kürzester Zeit in der Lage, mit einem umfassenden Plan der Neugestaltung der deutschen U-Boot-Waffe aufzuwarten, als er sein neues Kommando antrat. Selbst wieder im Lederjäckchen, schliff und schulte Dönitz seine jungen Kommandanten und Besatzungen persönlich in erbarmungslosem Tempo, galt es doch damals, eine Ausbildungsstufe von 17 Jahren in wenigen Monaten angestrengtester Arbeit zu schließen. Tag für Tag und Nacht für Nacht, Woche um Woche auf der Brücke eines der U-Boote stehend, um in harter, gründlichster Schulung den Geist der U-Boot-Fahrer des ersten Weltkrieges den ihm unterstellten Männern einzuimpfen, sammelte der Fregattenkapitän neue Erfahrungen und erzielte technische Fortschritte in der Weiterentwicklung der verschiedenen U-Boot-Typen. Dönitz kannte auch für seine Person keine Pausen: ohne Rücksicht auf Wetter, Tages- und Jahreszeit, fuhr er mit den Booten, belehrte sie, erzog sie und zog sie Tausende von Meilen durch Ost- und Nordsee. Oft rief er die Kommandanten, mitten in der Nacht — eben nach dem Einlaufen und Festmachen — zusammen, besprach, ohne Müdigkeit und Erschlaffung zu kennen und gelten zu lassen, Erfolge und Fehler, kurz die Erfahrungen der eben beendeten Uebung, blieb dann mehrfach bis in die Morgenstunden hinein in kameradschaftlichen Gesprächen mit ihnen vereint und sagte sie mit dem grauen-

B 039044

den Morgen wieder hinaus zum Tauchen, zum Schießen, zur taktischen Uebung. Und mit der ganzen Begeisterung, die eine junge, harte, frische Jugend einem jungen, harten und schwungvollen Führer darbringt, folgte ihm seine junge Mannschaft.

Man muß sich dabei ins Gedächtnis zurückrufen, daß nach dem Weltkrieg eine geschickt geführte britische Agitation der Welt die Meinung infiltriert hatte, die Unterseeboote seien als Seekriegsmittel durch die Ueberlegenheit der U-Boot-Abwehrmittel, insonderheit durch das Geleitzugssystem, überholt und als Waffe in einem zukünftigen Seekrieg von untergeordneter Bedeutung. Die Ansicht des Fregattenkapitäns Dönitz war dem diametral entgegengesetzt: „Die Massierung der Dampfer im Geleitzug muß mit der Massierung der U-Boote am Geleitzug beantwortet werden!" — dieser Satz wurde die Grundlage seiner ganzen Ausbildung. Die später so berühmt gewordene „Rudeltaktik" fand hier, jetzt tief im Frieden, ihre Begründung und praktische Erprobung.

Den Fahrten in Ost- und Nordsee folgten die ersten Atlantikunternehmungen. Niemand konnte den U-Booten ein besserer Lehrmeister sein als die offene See, nirgends wertvollere Erfahrungen für Mannschaft und Material gesammelt werden als in der harten Schule des Weltmeeres. Schwierigkeiten? Rückschläge? Enttäuschungen? Sie waren nur dazu da, um an ihnen zu lernen, sich an ihnen zu härten, sie zu bezwingen. Dönitz führte seine junge Garde durch alles hindurch, ohne Schonung für sich und sie.

In dieser Zeit der unermüdlichen Prüfung fiel Dönitz zum ersten Male ein junger Wachoffizier auf, der Leutnant zur See Prien, dessen Satz: „Eine anständige Atlantikübung ist mir lieber als der schönste Urlaub!" ihm unvergeßlich blieb. Der Geist, der aus diesen Worten sprach, war der, den sich Dönitz bei seiner „Truppe" wünschte, den er unermüdlich in sie hineinhämmerte, und der bald die ganze Waffe erfüllte.

Erst als die Zahl der Flottillen weiter anwächst, gibt Dönitz die Flottillenführung ab, um sich nun ganz für die höheren Aufgaben der Führung der ihm unterstellten Verbände freizumachen.

Bei Kriegsausbruch, rund 4 Jahre nach der Indienststellung des ersten U-Bootes, ist die neue Waffe scharf und trägt den Stempel einer Persönlichkeit, die eine Idealverbindung zwischen Befehlshaber und Frontoffizier

B 039045

H3704 – 0006

darstellt. Dönitz war am 28. Januar 1939 zum Kommodore der Unterseeboote ernannt worden und trat mit kaum 40 U-Booten, seiner Elite, in den Krieg ein. Sie griff an, diese Elite, sofort, mit dem ersten Tage. Und sogleich bewies die junge Waffe ihre glänzende Schärfe. Die bereits im Polenfeldzug in der Ostsee errungenen Erfolge unserer U-Boot-Besatzungen trugen Dönitz als Anerkennung am 18. September 1939 die Spange zum EK I. ein. Mit der Umwandlung der Stelle des Führers der U-Boote in die eines Befehlshabers erfolgte am 1. Oktober 1939 die Beförderung zum Konteradmiral.

Prien ging nach Scapa Flow. Das war ein Fanal. Er wußte und sagte es immer wieder: „Ich war nur der Arm des »Großen Löwen«; was ich tat, konnte ich nur tun, weil ich sein Schüler war." Und so dachte die ganze „Alte Garde", so dachten die Kommandanten, die mit wehenden Siegeswimpeln in die Stützpunkte zurückkehrten, so Mann für Mann der Besatzungen, die mit einer Begeisterung und Selbstverständlichkeit ohnegleichen Reise für Reise ihre gefahrvollen Unternehmungen gegen die Lebensadern des seebeherrschenden Gegners führen, die seine Seeherrschaft unterwanderten und abermals zur Ueberraschung der Welt den U-Boot-Schreck auf die Weltmeere trugen. In nie abreißender Kette meldeten seit dieser Zeit die U-Boot-Kommandanten ihrem Befehlshaber Erfolge über Erfolge. Trotzdem die Aufgaben seit Anrollen des gewaltigen U-Boot-Bauprogramms ins Ungemessene wuchsen, blieb der Befehlshaber, was er war und stets sein wird: nämlich Führer und tragender Geist aller ihm unterstellten Streitkräfte. Klarer Blick für das Wesentliche und Entscheidende, Entschlußkraft und Entschlußfreudigkeit zeichneten ihn aus. Bei aller Aufgabenfülle verlor er nie die „Fühlung mit der Truppe" und verstand es meisterhaft, sich den wechselnden Ereignissen des Krieges anzupassen.

Dönitz führte in der Befehlsstelle, an Land. Es ist das Eigenartige und Schwierigste an dieser Form der Seekriegführung, daß der Führer nicht bei seiner Truppe stehen, nicht an Ort und Stelle entscheiden kann, sondern darauf angewiesen ist, sich tausend Meilen von seinen Kämpfern entfernt ein Bild der Lage zu machen und ihren Kampf zu lenken. Aber hier erwies sich der unerhört starke Kontakt zwischen Dönitz und seinen Männern. Wie hatten sie — wie oft ist davon in den Messen, wie oft draußen auf Feindfahrt gesprochen worden! —

B 039046

hatten sie das Gefühl, allein vor ihren harten und schweren Entscheidungen zu stehen. Winzige, kurze ntworten auf erstattete Funkmeldungen bewiesen es Tag Tag, daß ihr Befehlshaber genau, ganz genau „mitpelte", daß er dabei war, als stünde er neben ihnen f der Brücke./ Kriegsberichter Dr. Wolfgang Frank, der e Fahrt mit Prien mitmachte, erläutert dies einzigtige Verhältnis eines Führers zu seinen Unterstellten folgendem Beispiel:

ch erinnere mich an eine Unternehmung, die ich bei rien mitfahren durfte. Wir standen da irgendwo im vemberlichen Dreck im Nordatlantik, suchten seit Tagen d Tagen und fanden nichts. Prien wollte weiter nach rden, wo er Verkehr vermutete. Keine Order kam. ir knobelten über der Karte, knobelten, ob wir beim Löwens Erweiterung des Operationsgebietes nach Nor- n erbitten sollten./ Prien wollte nicht: »Der "Löwe" eiß schon«, sagte er, »wart es nur ab!« Keine Anweing, keine Mastspitze, keine Erfolgschance. Nur Dreck d Nässe. »Bis morgen mittag um eins warte ich noch«, gte Prien abends, »dann mache ich ihm einen Funtruche. Was geschah? Um 12 Uhr 30 am anderen Mittag ar der ersehnte Befehl da. Wir sahen uns an. Prien gte: »Wenn diese ganze Unternehmung keinen anderen rfolg brächte als diesen, glaub mir, das ist mir dann ch genug. Der "Löwe" fühlt über tausend Meilen weg, as ich denke und möchte. Etwas Schöneres kann ich r überhaupt nicht denken.«

war und ist so, wie es Prien damals formulierte. ber tausend Meilen hinweg fühlt Dönitz mit seinen Boot-Kämpfern. Man muß es erlebt haben, wie er mit dem einzelnen seiner inzwischen so zahlreich gewordenen ommandanten nach der Rückkehr in persönlicher Beechung die abgeschlossene Unternehmung durchnimmt, e er genau bis in die Einzelheiten und Kleinigkeiten nein über die Besonderheit der jeweiligen Situation im lde ist, wie er auf die Sorgen und Nöte seiner Kommandanten eingeht, wie ihn ständig der Drang beherrscht, he bei der „Truppe" zu sein, um zu begreifen, daß sie n und wie sie ihn lieben und verehren. Man muß die este wahrer Väterlichkeit gesehen haben, mit der er zueilen einem besonders ausgezeichneten Kommandanten, n er bei der Rückkehr in den Stützpunkt an Bord des ootes begrüßte, den Arm um die Schulter legte, um ihn

B 039047

H3704 – 0007

im kurzen Auf- und Abschreiten auf dem vom Seewasser ausgelaugten Oberdeck nach Ergehen und Eindrücken der Unternehmung zu fragen, um diese Liebe zu verstehen, die die U-Boot-Männer für »ihren« Großadmiral haben. Sie gehören ihm, aber er gehört auch ihnen. Das ist das Geheimnis, und man spürt es, wenn man ihn sieht, wie er vor eine Besatzung hintritt und das Wort an sie richtet, wenn er, die Schultern ein wenig hochziehend und die Fingerspitzen aneinandergelegt, ihnen nach kurzem Nachdenken in plastischen, zugreifenden, kurzen und unvergleichlich klaren Worten von Mann zu Mann sagt, was er von ihnen hält, und was er von ihnen erwartet. Man muß die Stimmung an Bord draußen kennen, wenn nach einem hart erkämpften Erfolg und abgerittener Wasserbombenschlacht ein Funkspruch des »Löwen« eintrifft: »An U X. Gut gemacht!« Oder wenn vor dem Schlag plötzlich sein: »Angreifen! Rauls ankommt. Da geht ein Strom des Willens oder der Freude durch das ganze Boot. Sie gehören ihm, aber er gehört auch ihnen: das ist das Geheimnis.

Ich habe ihn aber auch gesehen, als es damals gewiß wurde, daß Prien nicht zurückkehren würde. Er ging mit großen Schritten um den großen Tisch in seinem Arbeitszimmer herum und sprach über diesen Kommandanten, der seinem Herzen so besonders nahe stand. Da merkte man, was vorher nur aus dem Schweigen fühlbar gewesen war, wie tief er angerührt war von diesem Verlust, und es war nicht schwer, von hier aus die anderen Male zu ermessen, die früheren und späteren, die ihn ähnlich trafen.“ —

Am 21. April 1940 wurde Dönitz durch Verleihung des Ritterkreuzes zum Eisernen Kreuz eine Auszeichnung des Führers zuteil, die die einmaligen Leistungen dieses frontverdienten Offiziers ins rechte Licht rückt. Am 1. September 1940 erfolgte seine Beförderung zum Vizeadmiral, eineinhalb Jahre später, am 14. März 1942, wurde er angesichts der schweren Schläge, die unsere U-Boote dem neu hinzugetretenen amerikanischen Gegner zufügten, zum Admiral befördert.

Am 30. Januar 1943 wurde Admiral Dönitz unter gleichzeitiger Ernennung zum Großadmiral vom Führer der Oberbefehl über die Kriegsmarine übertragen.

Angesichts der gewaltigen Erfolge der U-Boot-Waffe erhielt der Großadmiral am 7. April 1943 aus der Hand

B 039048

des Führers in Anerkennung seiner einmaligen Verdienste um die Führung des U-Boot-Krieges als 223. Soldat der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Wenn auch der Wirkungsbereich des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine eine gewaltige Ausdehnung erfahren hat — die persönliche Führung des U-Boot-Krieges und die persönliche Sorge um seine U-Boot-Männer und darüber hinaus um alle Einheiten der deutschen Kriegsmarine wird auch fernerhin oberstes Gesetz aller Handlungen des Großadmirals und Oberbefehlshabers bleiben. Vertrauen um Vertrauen: die Großdeutsche Kriegsmarine wird sich ihres Oberbefehlshabers würdig erweisen.

Geschichte der germanisch-deutschen Seegeltungsbestrebungen in Zeittafeln und Bildern

I. Die Seegermanen

Zeittafel

v. Chr.

113 Germanen — Cimbern und Teutonen — treten in die Geschichte ein.

12 Der Römer Drusus kämpft auf der Ems mit den Brukterern.

n. Chr.

15 Untergang der Flotte des Germanicus vor den Ostfriesischen Inseln.

256—375 Seeherrschaft der Goten am Schwarzen Meer.

280—282 Franken fahren auf erstürmten römischen Schiffen von Apollonia am Schwarzen Meer durch Mittelmeer und Atlantik zum Rhein.

365 Seit diesem Jahre dauernde Sachseneinfälle in Britannien.

400—429—533 Vandalen in Spanien und Nordafrika.

449 Angeln und Sachsen setzen nach Großbritannien über. Hengist und Horsa landen in Kent.

450—500 Sachsen, Angeln und Jüten erobern Britannien.

B 039049

1463-PS

H3704 – 0008

Dem Ober-Ass. Arzt

Dr. Richter

zur Erinnerung.

Sperrbrecher 180

Ob. Ltn. z. See u. Kmdt

1463 PS

Taschenbuch für die Kriegsmarine 1944

Mit Kalendarium

Herausgegeben
im Auftrage des Oberkommandos der Kriegsmarine
von Korvettenkapitän der Reserve Fritz Otto Busch

24. Jahrgang

Abgeschlossen mit dem 1. August 1943

Adolf Sponholtz Verlag Hannover

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL
NURNBERG, GERMANY
GB Exhibit 184
Filed Jan 14 1946

H3704 – 0009

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Inhaltsverzeichnis	5–6
Die Pflichten des deutschen Soldaten	7
Die Eidesformel	7
Merktafel	8
Weitere persönliche Eintragungen	9–10
Anschriften und Fernsprechanschlüsse	11–12
Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Karl Dönitz	13–21
Geschichte der germanisch-deutschen Seegeltungsbestrebungen in Zeittafeln und Bildern	21–54
I. Die Seegermanen	21–23
II. Kreuzzüge und Hanse	24–27
III. Vom Niedergang der Hanse bis zu Friedrich dem Großen	27–30
IV. Von den Freiheitskriegen bis zum Weltkrieg	30–43
V. Der erste Weltkrieg zur See	43–48
VI. Der Wiederaufbau der Kriegsmarine	48–53
Der Weltkrieg seit 1939 Der bisherige Verlauf des Seekriegs 1939/42	54–112
Was bedeutet 100 000 BRT versenkt?	113–120
Die Schiffstypen unserer Flotte und ihre Aufgaben	121–137

Schlachtschiffe 121, Flugzeugträger 124, Leichte Ueberwasserstreitkräfte: Schwere Kreuzer 126, Leichte Kreuzer 128, Zerstörer 129, Torpedoboote 131, Schnellboote 132, Unterseeboote 133, Minensuch- und Räumboote 134, Schulschiffe 135, Segelschulschiffe 137, Hilfsfahrzeuge und Sonderfahrzeuge 137

Schiffe der deutschen Handelsmarine im Kriegseinsatz . . . . . 139—144

Die Waffen unserer Kriegsschiffe . . . . . 144—161

Granate 144, Torpedo 148, Mine 152, Leichtes Suchgerät 158, Leichtes Räumgerät 158, Schweres Gerät 158, Wasserbombe 160

Schiffstonnen (T, BRT, TT) . . . . . 161—164

Tiefgangs- und Freibordmarke . . . . . 164—165

Deutsche Fahrwasserbezeichnungen . . . . . 165—172

Schwimmende Seezeichen 165, Leuchttürme 168, Feste Seezeichen 169

Die wichtigsten seemännischen Knoten . . . . . 172—174

Seemännische Wetterkunde . . . . . 174—188

Die Entstehung der Hoch- und Tiefdruckgebiete 174, Das Tiefdruckgebiet 177, Das Hochdruckgebiet 184, Wie entsteht eine Wetterkarte? 186, Der Einfluß des Wetters im Seekriege (Beispiele) 186

Der Kompaß 188

Was der Seemann von unseren Sternbildern wissen muß . . . . . 189—228

Adler 199, Andromeda 200, Großer Bär 201, Kleiner Bär 202, Bärenhüter 203, Drache 204, Eridanus 205, Fisch 206, Fuhrmann 207, Hase 208, Herkules 209, Himmelsjäger 210, Großer Hund 211, Kleiner Hund 212, Jagdhunde 213, Jungfrau 214, Kassiopeia 215, Kepheus 216, Krone 217, Leier 218, Löwe 219, Pegasus 220, Perseus 221, Schlange und Schlangenträger 222, Schütze 223, Schwan 224, Skorpion 225, Stier 226, Walfisch 227, Zwillinge 228

Windstärken (sogenannte Beaufortskala) . . . . 229—230

Seestärken (sogenannte Beaufortskala) 231

Seemeilen in der Stunde, umgerechnet auf Seemeilen in Minuten . . . . . 232—233

Seemeilen in Kilometer . . . . . 232—233

Morsezeichen 234

Umrechnungstafeln 234

Winkerzeichen 235

Entfernungstabellen . . . . . 236—237

Das Liederbuch der Kriegsmarine . . . . . 238—246

Deutschland . . . . . 240—241

An Land und zur See . . . . . 242—243

Morgen werfen wir die Leinen los . . . . 244—245

Einsames Schiff 246

Von der Entwicklung der Leibesübungen in der Kriegsmarine . . . . . 247—251

Grundsätze für die Gesundheitsführung der Soldaten . . . . . 251—253

Was jeder vom Tabakrauchen wissen sollte . . 254—255

Vom Vorlesen und Erzählen . . . . . 256—258

Preisausschreiben . . . . . 258—260

Kalendarium 1944

Inhalt der farbigen Tafeln

Flaggen der Oberbefehlshaber und Kommandoflaggen . . . . . Tafel I

H3704 – 0010

H3704 – 0011

Kriegsmarine:
Die wichtigsten Mützen, Abzeichen . . Tafel 2
Laufbahnabzeichen und Abzeichen für Sonderausbildung . . . . . „ 3
Dienstrangabzeichen, Schulterklappen der feldgrauen Uniformen und Kommandoflaggen . . . . . „ 4
Deutsche Seeflaggen seit der Hansezeit . „ 5
Nationale Signalflaggen . . . . . „ 6
Neues Internationales Signalsystem . . „ 7
Deutsche Reedereien (Flaggen und Schornsteinmarken) . . . . . „ 8
Ausländische Reedereien (Flaggen und Schornsteinmarken) . . . . . „ 8 u. 9
Die wichtigsten Flaggen der Welt . . . . „ 10 u. 11
Lichterführung . . . . . „ 12

Vorsatzbild: Uebersichtskarte vom Mittelmeerraum
Nachsatzbild: Uebersichtskarte vom Osten
gezeichnet v. Fred Berger, Hannover

Verantwortlich f. d. Inhalt: Korvettenkapitän d. Res. Busch
Gen. 25. 10. 1943

Druck: C. G. Vogel, Bößneck (Thür.).

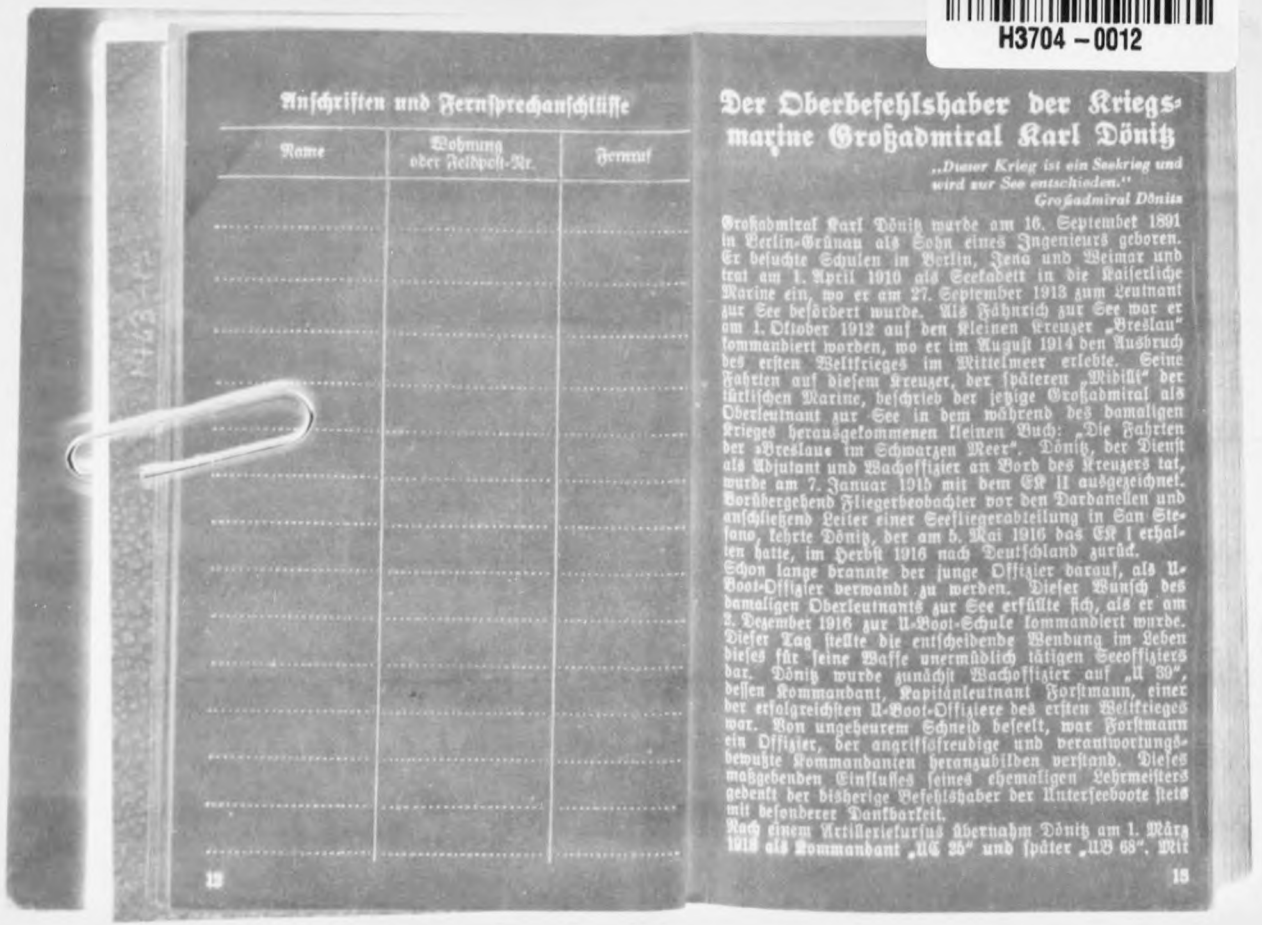
Die Pflichten des deutschen Soldaten

1. Die Wehrmacht ist der Waffenträger des deutschen Volkes. Sie schützt das Deutsche Reich und Vaterland, das im Nationalsozialismus geeinte Volk und seinen Lebensraum. Die Wurzeln seiner Kraft liegen in einer ruhmreichen Vergangenheit, in deutschem Volkstum, deutscher Erde und deutscher Arbeit. Der Dienst in der Wehrmacht ist Ehrendienst am deutschen Volk.
2. Die Ehre des Soldaten liegt im bedingungslosen Einsatz seiner Person für Volk und Vaterland bis zur Opferung seines Lebens.
3. Höchste Soldatentugend ist der kämpferische Mut. Er fordert Härte und Entschlossenheit. Feigheit ist schimpflich, Zaudern unsoldatisch.
4. Gehorsam ist die Grundlage der Wehrmacht, Vertrauen die Grundlage des Gehorsams. Soldatisches Führertum beruht auf Verantwortungsfreude, überlegenem Können und unermüdlicher Fürsorge.
5. Große Leistungen in Krieg und Frieden entstehen nur in unerschütterlicher Kampfgemeinschaft von Führer und Truppe.
6. Kampfgemeinschaft erfordert Kameradschaft. Sie bewährt sich besonders in Not und Gefahr.
7. Selbstbewußt und doch bescheiden, aufrecht und treu, gottesfürchtig und wehrhaft, verschwiegen und unbestechlich, soll der Soldat dem ganzen Volk ein Vorbild männlicher Kraft sein. Nur Leistungen berechtigen zum Stolz.
8. Größten Lohn und höchstes Glück findet der Soldat im Bewußtsein freudig erfüllter Pflicht. Charakter und Leistung bestimmen seinen Wert und Weg.

Die Eidesformel

Ich schwöre bei Gott diesen heiligen Eid, daß ich dem Führer des Deutschen Reiches und Volkes, Adolf Hitler, dem Obersten Befehlshaber der Wehrmacht, unbedingten Gehorsam leisten und als tapferer Soldat bereit sein will, jederzeit für diesen Eid mein Leben einzusetzen.

H3704 – 0012



Anschriften und Fernsprechanschlüsse

Name	Wohnung oder Feldpost-Nr.	Fernruf

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Karl Dönitz

„Dieser Krieg ist ein Seekrieg und wird zur See entschieden."
Großadmiral Dönitz

Großadmiral Karl Dönitz wurde am 16. September 1891 in Berlin-Grünau als Sohn eines Ingenieurs geboren. Er besuchte Schulen in Berlin, Jena und Weimar und trat am 1. April 1910 als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein, wo er am 27. September 1913 zum Leutnant zur See befördert wurde. Als Fähnrich zur See war er am 1. Oktober 1912 auf den Kleinen Kreuzer „Breslau" kommandiert worden, wo er im August 1914 den Ausbruch des ersten Weltkrieges im Mittelmeer erlebte. Seine Fahrten auf diesem Kreuzer, der späteren „Midilli" der türkischen Marine, beschrieb der jetzige Großadmiral als Oberleutnant zur See in dem während des damaligen Krieges herausgekommenen kleinen Buch: „Die Fahrten der »Breslau« im Schwarzen Meer". Dönitz, der Dienst als Adjutant und Wachoffizier an Bord des Kreuzers tat, wurde am 7. Januar 1915 mit dem EK II ausgezeichnet. Vorübergehend Fliegerbeobachter vor den Dardanellen und anschließend Leiter einer Seefliegerabteilung in San Stefano, kehrte Dönitz, der am 5. Mai 1916 das EK I erhalten hatte, im Herbst 1916 nach Deutschland zurück.

Schon lange brannte der junge Offizier darauf, als U-Boot-Offizier verwandt zu werden. Dieser Wunsch des damaligen Oberleutnants zur See erfüllte sich, als er am 2. Dezember 1916 zur U-Boot-Schule kommandiert wurde. Dieser Tag stellte die entscheidende Wendung im Leben dieses für seine Waffe unermüdlich tätigen Seeoffiziers dar. Dönitz wurde zunächst Wachoffizier auf „U 39", dessen Kommandant, Kapitänleutnant Forstmann, einer der erfolgreichsten U-Boot-Offiziere des ersten Weltkrieges war. Von ungeheurem Schneid beseelt, war Forstmann ein Offizier, der angriffsfreudige und verantwortungsbewußte Kommandanten heranzubilden verstand. Dieses maßgebenden Einflusses seines ehemaligen Lehrmeisters gedenkt der bisherige Befehlshaber der Unterseeboote stets mit besonderer Dankbarkeit.

Nach einem Artilleriekursus übernahm Dönitz am 1. März 1918 als Kommandant „UC 25" und später „UB 68". Mit

H3704 – 0013

diesen Booten führte er im Atlantik und im Mittelmeer erfolgreich Handelskrieg. Kennzeichnend für die Art, in der Dönitz seine Boote zu führen pflegte, ist ein Ausspruch seiner damaligen Kriegskameraden: „Der Dönitz ist einmal torpediert worden, einmal gerammt und einmal abgeschossen." Sein Chef, ein junger Korvettenkapitän aus der U-Boot-Führung im Mittelmeer, sagte: „Wenn alle wie Dönitz fahren, haben wir bald kein heiles Boot mehr!" Und dann kriegte er den Hohenzollern! Letzterer Ausspruch bezog sich auf den schneidigen Einbruch des Dönitzschen Bootes „UC 25" in den Mittelmeerhafen Porto Augusta, wo der Kommandant nach Passieren einer dichten Minensperre in den schlauchähnlichen, navigatorisch besonders schwer anzusteuernden Hafen einlief und dort das an der Pier liegende wertvolle Werkstattschiff „Cyclop" durch Torpedotreffer versenkte. Der Satz, ebenso wie die Tat, der er galt, beleuchten klar, wofür man den jungen Kommandanten hielt: für einen Mann, der das einmal ins Auge gefaßte Ziel, den einmal angestrebten Erfolg eisern, zäh und unbeirrbar unter rücksichtslosem, draufgängerischem Einsatz von eigener Person, Besatzung und Material festhielt und erkämpfte.

Oberleutnant zur See Dönitz stellte sich nach dem ersten Weltkrieg dem Aufbau der durch das Versailler Diktat schmählich verstümmelten Kriegsmarine des Reiches zur Verfügung. Er bekleidete Stabsstellungen, übernahm im Kapp-Unternehmen die Führung des seeklar, aber kommandantenlos daliegenden Torpedobootes „B 5", war 3 Jahre Torpedobootskommandant, wurde Referent bei der Torpedoinspektion und arbeitete 3 Jahre verantwortlich in der Marineleitung. Nach einer einjährigen Fahrzeit als Navigationsoffizier auf dem Kleinen Kreuzer „Nymphe" wurde Dönitz für 2 Jahre Chef der ersten Halbflottille neuerbauter Torpedoboote der Reichsmarine. Im Herbst 1928 wurde Dönitz zum Korvettenkapitän befördert und erhielt nach verschiedenen Kursen und Waffenlehrgängen Anfang Oktober 1930 das Tätigkeitsgebiet des 1. Admiralstabsoffiziers der Marinestation der Nordsee in Wilhelmshaven übertragen. Hatte Korvettenkapitän Dönitz sich schon vorher laufend mit Gedanken, die den Neuaufbau der deutschen U-Boot-Flotte zum Ziele hatten, befaßt, so war ihm hier erstmalig die Gelegenheit gegeben, seine Erfahrungen und Anregungen in Form von Denkschriften maßgeblichen Persönlichkeiten und Vorgesetzten nahezubringen. In die-

Großadmiral Karl Dönitz

H3704 – 0014

ser Zeit wurden bereits die organisatorischen Planungen und Voraussetzungen geschaffen, die den späteren schnellen Aufbau der neuen deutschen U-Boot-Waffe ermöglichten.

Es folgten wiederum Lehrgänge und Berufsbelehrungsreisen, darunter eine mehrmonatige Reise nach Indien. Das Jahr 1934 sah Dönitz als Kommandanten des Leichten Kreuzers „Emden", der damals eine Reise in den Indischen Ozean ausführte.

Als Dönitz im Sommer 1935 von dieser Auslandsreise zurückkehrte, eröffnete der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine im Anschluß an die Schiffsbesichtigung in Wilhelmshaven dem Ueberraschten, daß er nunmehr als Führer der neu in Dienst gestellten U-Boote Chef der „U-Flottille Weddigen" sei. Von diesem 27. September 1935 ab begann, zunächst mit zwei 250-t-Booten, der rastlose Aufbau der neuen U-Boot-Waffe. Mit leidenschaftlicher Hingabe wandte sich der inzwischen zum Fregattenkapitän beförderte Offizier seiner neuen Aufgabe zu und war nach unermüdlicher Tag- und Nachtarbeit in kürzester Zeit in der Lage, mit einem umfassenden Plan der Neugestaltung der deutschen U-Boot-Waffe aufzuwarten, als er sein neues Kommando antrat. Selbst wieder im Lederjäckchen, schliff und schulte Dönitz seine jungen Kommandanten und Besatzungen persönlich in erbarmungslosem Tempo, galt es doch damals, eine Ausbildungslücke von 17 Jahren in wenigen Monaten angestrengtester Arbeit zu schließen. Tag für Tag und Nacht für Nacht, Woche um Woche auf der Brücke eines der U-Boote stehend, um in harter, gründlichster Schulung den Geist der U-Boot-Fahrer des ersten Weltkrieges den ihm unterstellten Männern einzuimpfen, sammelte der Fregattenkapitän neue Erfahrungen und erzielte technische Fortschritte in der Weiterentwicklung der verschiedenen U-Boot-Typen. Dönitz kannte auch für seine Person keine Pausen: ohne Rücksicht auf Wetter, Tages- und Jahreszeit, fuhr er mit den Booten, belehrte sie, erzog sie und jog sie Tausende von Meilen durch Ost- und Nordsee. Oft rief er die Kommandanten, mitten in der Nacht — eben nach dem Einlaufen und Festmachen — zusammen, besprach, ohne Müdigkeit und Erschlaffung zu kennen und gelten zu lassen, Erfolge und Fehler, kurz die Erfahrungen der eben beendigten Uebung, blieb dann mehrfach bis in die Morgenstunden hinein in zameradschaftlichen Gesprächen mit ihnen vereint und jagte sie mit dem grauen-

den Morgen wieder hinaus zum Tauchen, zum Schießen, zur taktischen Uebung. Und mit der ganzen Begeisterung, die eine junge, harte, frische Jugend einem jungen, harten und schwungvollen Führer darbringt, folgte ihm seine junge Mannschaft.

Man muß sich dabei ins Gedächtnis zurückrufen, daß nach dem Weltkrieg eine geschickt geführte britische Agitation der Welt die Meinung infiltriert hatte, die Unterseeboote seien als Seekriegsmittel durch die Ueberlegenheit der U-Boot-Abwehrmittel, insonderheit durch das Geleitzugssystem, überholt und als Waffe in einem zukünftigen Seekrieg von untergeordneter Bedeutung. Die Ansicht des Fregattenkapitäns Dönitz war dem diametral entgegengesetzt: „Die Massierung der Dampfer im Geleitzug muß mit der Massierung der U-Boote am Geleitzug beantwortet werden!" — dieser Satz wurde die Grundlage seiner ganzen Ausbildung. Die später so berühmt gewordene „Rudeltaktik" fand hier, jetzt tief im Frieden, ihre Begründung und praktische Erprobung.

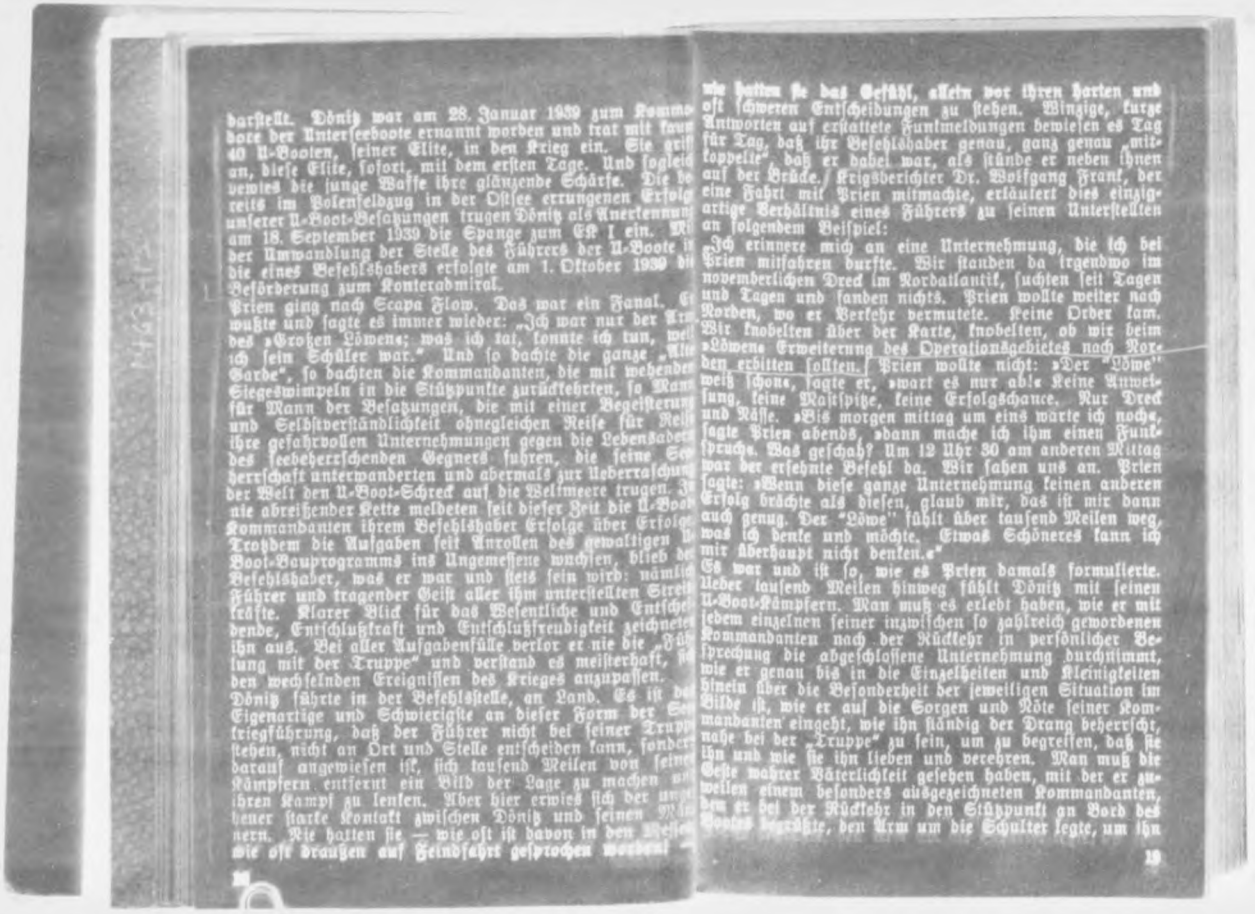
Den Fahrten in Ost- und Nordsee folgten die ersten Atlantikunternehmungen. Niemand konnte den U-Booten ein besserer Lehrmeister sein als die offene See, nirgends wertvollere Erfahrungen für Mannschaft und Material gesammelt werden als in der harten Schule des Weltmeeres. Schwierigkeiten? Rückschläge? Enttäuschungen? Sie waren nur dazu da, um an ihnen zu lernen, sich an ihnen zu härten, sie zu bezwingen. Dönitz führte seine junge Garde durch alles hindurch, ohne Schonung für sich und sie.

In dieser Zeit der unermüdlichen Prüfung fiel Dönitz zum ersten Male ein junger Wachoffizier auf, der Leutnant zur See Prien, dessen Satz: „Eine anständige Atlantikübung ist mir lieber als der schönste Urlaub!" ihm unvergeßlich blieb. Der Geist, der aus diesen Worten sprach, war der, den sich Dönitz bei seiner „Truppe" wünschte, den er unermüdlich in sie hineinhämmerte, und der bald die ganze Waffe erfüllte.

Erst als die Zahl der Flottillen weiter anwächst, gibt Dönitz die Flottillenführung ab, um sich nun ganz für die höheren Aufgaben der Führung der ihm unterstellten Verbände freizumachen.

Bei Kriegsausbruch, rund 4 Jahre nach der Indienststellung des ersten U-Bootes, ist die neue Waffe scharf und trägt den Stempel einer Persönlichkeit, die eine Idealverbindung zwischen Befehlshaber und Frontoffizier

H3704 – 0015



darstellt. Dönitz war am 28. Januar 1939 zum Komma-
dore der Unterseeboote ernannt worden und trat mit rund
40 U-Booten, seiner Elite, in den Krieg ein. Sie griff
an, diese Elite, sofort, mit dem ersten Tage. Und sogleich
bewies die junge Waffe ihre glänzende Schärfe. Die be-
reits im Polenfeldzug in der Ostsee errungenen Erfolge
unserer U-Boot-Besatzungen trugen Dönitz als Anerkennung
am 18. September 1939 die Spange zum EK I ein. Mit
der Umwandlung der Stelle des Führers der U-Boote in
die eines Befehlshabers erfolgte am 1. Oktober 1939 die
Beförderung zum Konteradmiral.

Prien ging nach Scapa Flow. Das war ein Fanal. Er
wußte und sagte es immer wieder: „Ich war nur der Arm
des »Großen Löwen«; was ich tat, konnte ich tun, weil
ich sein Schüler war." Und so dachte die ganze „Alte
Garde", so dachten die Kommandanten, die mit wehenden
Siegeswimpeln in die Stützpunkte zurückkehrten, so Mann
für Mann der Besatzungen, die mit einer Begeisterung
und Selbstverständlichkeit ohnegleichen Reise für Reise
ihre gefahrvollen Unternehmungen gegen die Lebensadern
des seebeherrschenden Gegners führten, die seine See-
herrschaft unterwanderten und abermals zur Ueberraschung
der Welt den U-Boot-Schreck auf die Weltmeere trugen. In
nie abreißender Kette meldeten seit dieser Zeit die U-Boot-
Kommandanten ihrem Befehlshaber Erfolge über Erfolge.
Trotzdem die Aufgaben seit Anrollen des gewaltigen U-
Boot-Bauprogramms ins Ungemessene wuchsen, blieb der
Befehlshaber, was er war und stets sein wird: nämlich
Führer und tragender Geist aller ihm unterstellten Streit-
kräfte. Klarer Blick für das Wesentliche und Entschei-
dende, Entschlußkraft und Entschlußfreudigkeit zeichneten
ihn aus. Bei aller Aufgabenfülle verlor er nie die „Füh-
lung mit der Truppe" und verstand es meisterhaft, sich
den wechselnden Ereignissen des Krieges anzupassen.

Dönitz führte in der Befehlsstelle, an Land. Es ist das
Eigenartige und Schwierigste an dieser Form der See-
kriegführung, daß der Führer nicht bei seiner Truppe
stehen, nicht an Ort und Stelle entscheiden kann, sondern
darauf angewiesen ist, sich tausend Meilen von seinen
Kämpfern entfernt ein Bild der Lage zu machen und
ihren Kampf zu lenken. Aber hier erwies sich der un-
heuer starke Kontakt zwischen Dönitz und seinen Män-
nern. Nie hatten sie — wie oft ist davon in den Messen
wie oft draußen auf Feindfahrt gesprochen worden! —

wie hatten sie das Gefühl, allein vor ihren Harten und
oft schweren Entscheidungen zu stehen. Winzige, kurze
Antworten auf erstattete Funkmeldungen bewiesen es Tag
für Tag, daß ihr Befehlshaber genau, ganz genau „mit-
koppelte", daß er dabei war, als stünde er neben ihnen
auf der Brücke. Kriegsberichter Dr. Wolfgang Frank, der
eine Fahrt mit Prien mitmachte, erläutert dies einzig-
artige Verhältnis eines Führers zu seinen Unterstellten
an folgendem Beispiel:

„Ich erinnere mich an eine Unternehmung, die ich bei
Prien mitfahren durfte. Wir standen da irgendwo im
novemberlichen Dreck im Nordatlantik, suchten seit Tagen
und Tagen und fanden nichts. Prien wollte weiter nach
Norden, wo er Verkehr vermutete. Keine Order kam.
Wir knobelten über der Karte, knobelten, ob wir beim
»Löwen« Erweiterung des Operationsgebietes nach Nor-
den erbitten sollten. Prien wollte nicht: »Der 'Löwe'
weiß schon«, sagte er, »wart es nur ab!« Keine Anwei-
sung, keine Mastspitze, keine Erfolgschance. Nur Dreck
und Nässe. »Bis morgen mittag um eins warte ich noch«,
sagte Prien abends, »dann mache ich ihm einen Funk-
spruch. Was geschah? Um 12 Uhr 30 am anderen Mittag
war der ersehnte Befehl da. Wir sahen uns an. Prien
sagte: »Wenn diese ganze Unternehmung keinen anderen
Erfolg brächte als diesen, glaub mir, das ist mir dann
auch genug. Der 'Löwe' fühlt über tausend Meilen weg,
was ich denke und möchte. Etwas Schöneres kann ich
mir überhaupt nicht denken.«"

Es war und ist so, wie es Prien damals formulierte.
Ueber tausend Meilen hinweg fühlt Dönitz mit seinen
U-Boot-Kämpfern. Man muß es erlebt haben, wie er mit
jedem einzelnen seiner inzwischen so zahlreich gewordenen
Kommandanten nach der Rückkehr in persönlicher Be-
sprechung die abgeschlossene Unternehmung durchnimmt,
wie er genau bis in die Einzelheiten und Kleinigkeiten
hinein über die Besonderheit der jeweiligen Situation im
Bilde ist, wie er auf die Sorgen und Nöte seiner Kom-
mandanten eingeht, wie ihn ständig der Drang beherrscht,
nahe bei der „Truppe" zu sein, um zu begreifen, daß sie
ihn und wie sie ihn lieben und verehren. Man muß die
Geste wahrer Väterlichkeit gesehen haben, mit der er zu-
weilen einem besonders ausgezeichneten Kommandanten,
den er bei der Rückkehr in den Stützpunkt an Bord des
Bootes begrüßte, den Arm um die Schulter legte, um ihn

19

H3704 – 0016

im kurzen Auf- und Abschreiten auf dem vom Seewasser ausgelaugten Oberdeck nach Ergehen und Eindrücken der Unternehmung zu fragen, um diese Liebe zu verstehen, die die U-Boot-Männer für »ihren« Großadmiral haben. Sie gehören ihm, aber er gehört auch ihnen. Das ist das Geheimnis, und man spürt es, wenn man ihn sieht, wie er vor eine Besatzung hintritt und das Wort an sie richtet, wenn er, die Schultern ein wenig hochziehend und die Fingerspitzen aneinandergelegt, ihnen nach kurzem Nachdenken in plastischen, zugreifenden, kurzen und unvergleichlich klaren Worten von Mann zu Mann sagt, was er von ihnen hält, und was er von ihnen erwartet. Man muß die Stimmung an Bord draußen kennen, wenn nach einem hart erkämpften Erfolg und abgerittenen Wasserbombenschlacht ein Funkspruch des »Löwen« eintrifft: »An U X. Gut gemacht!« Oder wenn vor dem Schlag plötzlich sein: »Angreifen! Rank« ankommt. Da geht ein Strom des Willens oder der Freude durch das ganze Boot. Sie gehören ihm, aber er gehört auch ihnen: das ist das Geheimnis.

Ich habe ihn aber auch gesehen, als es damals gewiß wurde, daß Prien nicht zurückkehren würde. Er ging mit großen Schritten um den großen Tisch in seinem Arbeitszimmer herum und sprach über diesen Kommandanten, der seinem Herzen so besonders nahe stand. Da merkte man, was vorher nur aus dem Schweigen fühlbar gewesen war, wie tief er angerührt war von diesem Verlust, und es war nicht schwer, von hier aus die anderen Male zu ermessen, die früheren und späteren, die ihn ähnlich trafen.« —

Am 21. April 1940 wurde Dönitz durch Verleihung des Ritterkreuzes zum Eisernen Kreuz eine Auszeichnung des Führers zuteil, die die einmaligen Leistungen dieses frontverdienten Offiziers ins rechte Licht rückt. Am 1. September 1940 erfolgte seine Beförderung zum Vizeadmiral, eineinhalb Jahre später, am 14. März 1942, wurde er angesichts der schweren Schläge, die unsere U-Boote den neu hinzugetretenen amerikanischen Gegner zufügten, zum Admiral befördert.

Am 30. Januar 1943 wurde Admiral Dönitz unter gleichzeitiger Ernennung zum Großadmiral vom Führer der Oberbefehl über die Kriegsmarine übertragen.

Angesichts der gewaltigen Erfolge der U-Boot-Waffe erhielt der Großadmiral am 7. April 1943 aus der Hand des Führers in Anerkennung seiner einmaligen Verdienste um die Führung des U-Boot-Krieges als 223. Soldat der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Wenn auch der Wirkungsbereich des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine eine gewaltige Ausdehnung erfahren hat — die persönliche Führung des U-Boot-Krieges und die persönliche Sorge um seine U-Boot-Männer und darüber hinaus um alle Einheiten der deutschen Kriegsmarine wird auch fernerhin oberstes Gesetz aller Handlungen des Großadmirals und Oberbefehlshabers bleiben. Vertrauen um Vertrauen: die Großdeutsche Kriegsmarine wird sich ihres Oberbefehlshabers würdig erweisen.

Geschichte der germanisch-deutschen Seegeltungsbestrebungen in Zeittafeln und Bildern

I. Die Seegermanen

Zeittafel

v. Chr.

113 Germanen — Cimbern und Teutonen — treten in die Geschichte ein.

12 Der Römer Drusus kämpft auf der Ems mit den Brukterern.

n. Chr.

15 Untergang der Flotte des Germanicus vor den Ostfriesischen Inseln.

256—375 Seeherrschaft der Goten am Schwarzen Meer.

280—282 Franken fahren auf erstürmten römischen Schiffen von Apollonia am Schwarzen Meer durch Mittelmeer und Atlantik zum Rhein.

365 Seit diesem Jahre dauernde Sachseneinfälle in Britannien.

400—429—533 Vandalen in Spanien und Nordafrika.

449 Angeln und Sachsen setzen nach Großbritannien über. Hengist und Horsa landen in Kent.

450—550 Sachsen, Angeln und Jüten erobern Britannien.

H3704-0016A

1463-PS
GB-184

H3704 - 0017

OFFICE OF U.S. CHIEF OF COUNSEL FOR WAR CRIMES

EVIDENCE DIVISION

Date : OCT 24 1946

I certify that Document Number 1463 PS was introduced into evidence as Exhibit Number G.B. 184 in the Trial by the International Tribunal of Hermann GOERING, et al, which commenced on 20 November 1945, and that the attached photostat is a true and correct copy of the original.

Fred Nieberg

Fred NIEBERGALL
Chief, Document
Control Branch.

H3704 - 0018

C E R T I F I C A T E

I hereby certify that the annexed document 1463-PS No. GB- 184 is a photostat of an original document submitted in evidence by the British Prosecution under this number. The original document has been withdrawn in accordance with Rule 10 of the International Military Tribunal, and to the best of my knowledge and belief is to be held at the CCCW Evidence Library, Palace of Justice, Nuremberg.

Paul Joosten

PAUL A. JOOSTEN

General Secretary
International Military Tribunal

Nuremberg, 9 August 1948

H-3704

PS 0863

Filed Jan 17, 1946

G. B. Exhibit 184

GB 184

B 039039

10

H3704 – 0019

H3704 – 0020

1 Book